

**ANALISIS KEGAGALAN FUNGSI RAMPDOOR DI
LCT ASSOMPTION STAR**



JAMAL ARIS
NIS. 24.07.101.017

PROGRAM DIKLAT PELAUT AHLI NAUTIKA TINGKAT I
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR

2024

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Jamal Aris
Nomor Induk Siswa : 24.07.101.017
Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

ANALISIS KEGAGALAN FUNGSI RAMPDOOR DI LCT ASSOMTION STAR

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan dalam kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 20 Agustus 2024

Jamal Aris

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **ANALISIS KEGAGALAN FUNGSI RAMPDOOR DI
LCT ASSOMPTION STAR**

Nama Pasis : **JAMAL ARIS**

NIS : 24.07.101.017

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Dengan ini telah dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Makassar,

Menyetujui:

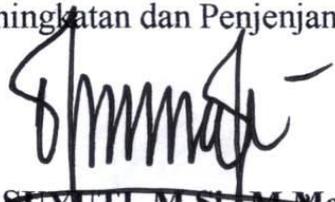
Pembimbing I

Pembimbing II


Dr. Capt. Sahabuddin Sunusi, M.T., M.Mar
NIP. 19711022 200212 1 001


Capt. Joko Purnomo, M.A.P., M.Mar
NIP. 197212019 200912 1 001

Mengetahui :
Manajer Diklat Teknis,
Peningkatan dan Penjenjangan


Ir. SUYUTI, M.Si, M.Mar.E
NIP. 19680508 200212 1 002

**ANALISIS KEGAGALAN FUNGSI RAMPDOOR
DI LCT ASSOMPTION STAR**

Disusun dan Diajukan Oleh:

JAMAL ARIS
NIS. 24.07.101.017
Ahli Nautika Tingkat I

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT
Pada Tanggal

Menyetujui,

Penguji I

Penguji II



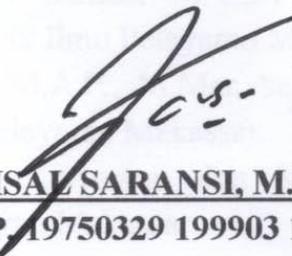
Budiawan, S.Si.T., M.T
NIP. 19750615 199808 1 001



Capt. Endang Lestari, S.Si.T, M.Adm., S.D.A., M.Mar
NIP. 19801221 200912 2 005

Mengetahui:

A.n Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I



Capt. FAISAL SARANSI, M.Pd., M.Mar
NIP. 19750329 199903 1 002

KATA PENGANTAR

Puji dan Syukur saya panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena dengan Rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan karya Ilmiah dengan judul “Analisis Kegagalan Fungsi Pada Rampdoor di LCT Assomption Star”. Karya Ilmiah Terapan ini merupakan salah satu persyaratan bagi Perwira Siswa jurusan Ahli Nautika Tingkat 1 (ANT 1) dalam menyelesaikan studinya di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penelitian ini berdasarkan pengalaman penulis terhadap masalah yang pernah dijumpai dimana sangat penting untuk keselamatan di laut dan untuk menghindari kerugian yang timbul akibat kegagalan fungsi Rampdoor di kapal.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian langsung dilapangan, baik dari segi pengalaman pribadi dan juga wawancara kepada beberapa crew yang pernah dijumpai. Penelitian ini juga mendalami masalah prosedur kerja diatas kapal yang sering diabaikan oleh crew dikapal sehingga sering menghambat oprasional kapal. Demikian penulis mengumpulkan data kemudian membuat suatu simpulan sehingga dapat menjadi bahan kajian dalam penelitian ini.

Pada kesempatan ini juga disampaikan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu sehingga penelitian ini dapat dilaksanakan, antara lain kepada:

1. Capt. Rudi Susanto, M.Pd selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Ilmu Pelayaran Makassar
2. Capt. Faisal Saransi, M.Pd., M.Mar., selaku Pudir 1 Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Capt. Moh Aziz Rohman, M.M., M.Mar., selaku Pudir II Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
4. Capt. Oktavera Sulistiana, M.T., M.Mar, selaku pudir III politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
5. Ir. Suyuti, M.Si, M.Mar.E, selaku Manager Diklat Teknis Peningkatan dan Penjenjangan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Dr. Capt. Sahabuddin Sunusi, M.T.,M.Mar, sela ku pembimbing I penulisan KIT Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
7. Capt. Joko Purnomo, M.A.P., M.Mar, selaku pembimbing II penulisan KIT Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
8. Seluruh Staf Dosen, Karyawan dan Karyawati Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

9. Kedua Orang Tua Ayahanda, Ibunda, Istri, Saudara/I yang telah memberikan doa dan dorongan serta bantuan moril dan materi sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan KIT ini.
10. Rekan-rekan Perwira siswa DP-1 Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar serta semua pihak yang membantu penulis dalam menyelesaikan KIT ini.

Dalam penulisan KIT ini, penulis menyadari bahwa masih terdapat kekurangan-kekurangan di pandang dari segala sisi. Tentunya dalam hal ini tidak lepas dari kemungkinan adanya kalimat-kalimat atau kata-kata yang kurang berkenan dan perlu di perhatikan. Walau demikian, dengan akhir kata dan segala kerendahan hati penulis berharap semoga karya ilmiah terapan ini dapat dijadikan bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca pada umumnya dan bagi penulis khususnya dan dapat meningkatkan pemahaman prosedur kerja diatas kapal.

Makassar, 20 Agustus 2024

JAMAL ARIS

ABSTRAK

JAMAL ARIS, ‘‘Analisis Kegagalan Fungsi Rampdoor di LCT Assomption Star’’. Dibimbing oleh Sahabuddin Sunusi dan Joko Purnomo.

Dalam proses bongkar muat kendaraan, penggunaan *rampdoor* sangatlah penting di kapal LCT karena *rampdoor* digunakan sebagai akses utama penghubung antara dermaga dengan kapal, sehingga memudahkan untuk kendaraan dapat keluar masuk kapal dengan baik menggunakan tenaga penggerak sendiri. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui factor yang menyebabkan kegagalan fungsi *rampdoor* dan upaya yang dilakukan agar *ramp door* dapat berfungsi dengan baik pada saat kegiatan bongkar muat.

Berdasarkan hasil penelitian yang di dapatkan bahwa faktor yang menjadi penyebab kegagalan fungsi *rampdoor* di LCT Assomption Star yaitu karena faktor alami pasang surut air laut serta kurang lengkapnya fasilitas bongkar muat yang ada di pelabuhan. Dari pembahasan masalah yang dibahas penulis menyarankan dalam pelaksanaan bongkar muat kendaraan melalui *rampdoor* dilakukan pada saat ketinggian air laut sesuai yang dibutuhkan, serta pihak-pihak yang terkait mengevaluasi kegiatan bongkar muat.

Kata Kunci: Kegagalan, Fungsi, Rampdoor LCT ASSOMPTION STAR

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI	viii
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II. KAJIAN PUSTAKA	
A. Faktor Manusia	9
B. Faktor Organisasi diatas Kapal	12
C. Faktor Kapal	13
D. Faktor Kondisi dan Suasana Kerja	16
BAB III. ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Lokasi Kejadian	17
B. Situasi dan Kondisi	17
C. Temuan	19
D. Urutan Kejadian	21

BAB IV. PENUTUP	
A. SIMPULAN	23
B. SARAN	23
DAFTAR PUSTAKA	24
RIWAYAT HIDUP	25
LAMPIRAN	26

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kapal merupakan moda transportasi laut yang memegang peranan penting pada dunia pelayaran. Dalam Karya Ilmiah Terapan ini penulis mencoba mengangkat salah satu jenis alat transportasi laut khususnya kapal LCT.

Saat ini Indonesia adalah negara yang berkembang dan terus meningkatkan dan melakukan pemerataan di semua sektor, termasuk sektor transportasi mulai dari daerah maju hingga daerah tertinggal. Alat transportasi dibedakan menjadi 3 yaitu transportasi darat, udara, dan laut yang berfungsi untuk meningkatkan mobilitas manusia atau barang agar lebih cepat dan efisien. Pada Transportasi laut dengan menggunakan jenis kapal LCT mampu mengangkut berbagai macam kendaraan. Kapal jenis Landing Craft Tank atau yang sering disingkat kapal LCT dilengkapi dengan konstruksi pintu rampa (*rampdoor*) yang dihubungkan dengan adanya moveable bridge sehingga dapat menjadi jalur penghubung antara kapal dengan dermaga atau sebaliknya. Kendaraan motor, mobil, truck, maupun alat berat dapat melintasi masuk atau keluar kapal dengan menggunakan tenaga penggerak sendiri.

Pintu *Rampdoor* merupakan suatu bagian konstruksi pintu rampa pada kapal berfungsi sebagai akses jalur keluar masuknya kendaraan ataupun muatan yang akan dimuat pada suatu kapal LCT. Apabila *rampdoor* tidak dapat terbuka dengan sempurna, maka kegiatan bongkar muat akan

mengalami kendala yaitu keterlambatan dan akan mengalami kerugian akibat kendaraan tidak dapat dimuat ke dalam kapal atau dibongkar di pelabuhan sandar. *Rampdoor* di atas kapal pada umumnya dioperasikan menggunakan *winch* dengan penggerak secara motor listrik ataupun hidrolis dengan menggunakan sistem *wire rope* atau tali kawat baja. Kelancaran dalam proses bongkar muat suatu kapal harus didukung dengan pengetahuan dan kemampuan yang dimiliki oleh seorang perwira yang bekerja di atas kapal dalam memahami segala peralatan yang ada di atas kapal dan membaca situasi di sekelilingnya, semakin banyak pengetahuan dan kemampuan yang dimiliki oleh seorang perwira di atas kapal akan mempermudah dalam proses bongkar muat. Dalam proses kegiatan bongkar muat harus menggunakan peralatan yang sesuai standar yang telah ditetapkan, baik peralatan yang ada di atas kapal ataupun fasilitas lain yang ada di dermaga agar proses bongkar muat dapat berjalan dengan maksimal serta tidak terjadi kejadian yang dapat menyebabkan keterlambatan dan kerugian.

Dalam kegiatan bongkar muat kendaraan harus dilakukan dan dilaksanakan sesuai standar dan prosedur yang ada untuk menjamin keamanan kendaraan dan keselamatan orang-orang yang terlibat dalam kegiatan bongkar muat tersebut. Saat penulis sedang bekerja di kapal LCT *Assomption Star*, penulis menemukan masalah dalam kegiatan proses bongkar muat kendaraan dimana pintu *rampdoor* tidak dapat terbuka sempurna di pelabuhan sandar. Kejadian itu terjadi di pelabuhan Victoria, East Afrika. Pada tanggal 01 Mei 2024 kapal tiba di pelabuhan Victoria pada pukul 1400 LT. Ketinggian air laut pada jam tersebut di Pelabuhan yaitu 0,9 untuk membuka *rampdoor* dengan aman di LCT *Assomption Star*

memerlukan ketinggian air laut minimal 2,0 sehingga pada saat melakukan kegiatan bongkar muat kendaraan melalui *rampdoor* mengalami masalah karena ketinggian dermaga lebih tinggi dibandingkan letak engsel *rampdoor*. Surutnya air laut menyebabkan perbedaan ketinggian antara dermaga dengan engsel *rampdoor*. Posisi dermaga menjadi lebih tinggi dibandingkan letak dari engsel *rampdoor*, sehingga ketika mengoperasikan pintu *rampdoor* bagian dari engsel akan mengenai dermaga terlebih dahulu dan menyebabkan *rampdoor* tidak berfungsi secara optimal. Engsel pada *rampdoor* berfungsi sebagai pengait agar proses membuka atau menutup *rampdoor* menjadi lebih mudah, jika fungsi tersebut bermasalah maka proses dalam membuka atau menutup *rampdoor* menjadi terganggu. Kejadian tersebut mengakibatkan muatan kendaraan tidak dapat dimuat masuk ke dalam kapal atau dibongkar di pelabuhan sandar, dan menyebabkan adanya keterlambatan jadwal kapal dari jadwal yang sudah ditetapkan oleh perusahaan serta menyebabkan permasalahan yang berkelanjutan yaitu terganggunya jadwal perjalanan kapal selama satu voyage.

Berdasarkan uraian latar belakang dan kendala-kendala tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian tersebut agar kejadian serupa tidak terjadi kembali dan ketika terjadi permasalahan yang sama terutama di kapal LCT *Assomption Star* maupun kapal-kapal lainnya yang menggunakan *rampdoor* dalam proses bongkar muat kendaraan dapat diatasi dengan efektif, sehingga dalam kegiatan bongkar muat dapat dilakukan dengan aman dan lancar. Maka dari itu penulis mengambil judul

penelitian “*Analisis Kegagalan Fungsi Rampdoor di LCT Assomption Star*”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan maka dirumuskan masalah yaitu Apa penyebab kegagalan fungsi *rampdoor* di LCT *Assumption Star*?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui penyebab kegagalan fungsi *rampdoor* di LCT *Assumption Star*.

D. Manfaat Penelitian

Dengan diadakannya penelitian dan penulisan karya ilmiah terapan ini, penulis berharap dapat tercapainya manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan mampu untuk menambah pengetahuan serta wawasan bagi pelaut, pembaca, dan kalangan umum untuk memahami tentang proses bongkar muat kendaraan melalui *rampdoor* serta masalah yang dialami dalam proses bongkar muat kendaraan melalui pintu ramp door.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi penulis, sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Ahli Nautika Tingkat 1 di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar serta penulis dapat memperdalam pengetahuan dalam memahami proses bongkar muat di Pelabuhan di kapal yang menggunakan *rampdoor*.

- b. Bagi pihak crew kapal, penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan dan pengetahuan dalam meningkatkan kinerja dan fungsi *rampdoor* diatas kapal agar berjalan lancar dan kejadian serupa dapat diatasi dengan cepat dan efisien.
- c. Bagi institusi terkait, dapat bermanfaat sebagai pembendaharaan karya ilmiah di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, khususnya prodi Nautika.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

Untuk mendukung pembahasan tentang fungsi *rampdoor* pada saat kegiatan bongkar muat di kapal LCT *Assomption star*, berikut akan diuraikan beberapa teori dari beberapa sumber yang menjadi landasan peneliti dalam penelitian ini, yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas.

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah (Kemenhub, 2016). Kapal yang mengawali perjalanannya dengan berlayar dilaut dari pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan yaitu merupakan sebuah aktivitas kapal dalam mengirim muatan. pada saat kapal melakukan kegiatan labuh dan tambat dipelabuhan tertentu maka kapal tersebut sedang dalam proses mengambil muatan untuk diangkut ke tempat tujuan dan mengirimkan muatan tersebut kepada pihak pemilik barang. Kapal *Landing Craft Tank* (LCT) adalah salah satu jenis kapal yang digunakan dalam transportasi laut komersil sebab kapal ini benar-benar efisien dalam pengangkutan *bulldozer, heavy cargo, dump truck, excavator, loader*, serta berbagai alat berat yang lainnya dimana alat-alat berat tersebut benar-benar dibutuhkan dalam menjalankan pekerjaan atau proyek konstruksi dan pekerjaan pertambangan dan juga dapat mengangkut bahan-bahan konstruksi yang notabeneanya berukuran besar, contohnya seperti lembaran baja, pipa besi, tanki air, dan lain-lain, yang pasti di proyek pembangunan itu

dibutuhkan. Kelebihan lainnya adalah kapal ini dapat mengangkut muatan ke berbagai penjuru Indonesia, terutama ke daerah pertambangan yang berada dipulau atau pantai terpencil. Kapal Landing Craft Tank (LCT) tidak memerlukan dermaga khusus untuk sandar dalam melakukan proses bongkar muat dikarenakan kapal tersebut memiliki *rampdoor* dan draft kapal yang rendah dikarenakan jalur pelayaran yang akan ditempuh untuk mencapai daerah terpencil biasanya melewati sungai, pantai dan sejenisnya.

Menurut (Zumar, 2018) *Landing Craft Tank* adalah sebuah kapal pendarat serang untuk mendaratkan tank di tepi pantai. Kapal ini mulai muncul pada saat Perang Dunia II dan digunakan oleh Angkatan Laut Inggris dan Amerika Serikat Kapal jenis *Landing Craft* memiliki dek yang luas dan rata sehingga cocok untuk mengangkut kendaraan maupun bahan logistik ke daerah-daerah pertambangan; terutama yang terletak di pulau atau daerah terpencil.

Kapal LCT merupakan jenis sebuah kapal yang dapat memuat kendaraan yang berjalan masuk ke dalam kapal dengan penggeraknya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri. Untuk memudahkan dalam proses loading dan unloading, Kapal jenis ini dilengkapi dengan konstruksi pintu rampa (*rampdoor*) yang berfungsi sebagai akses jalan masuk kendaraan. Selain itu pintu rampa juga sebagai penghubung antara kapal dengan *moveable bridge* ke dermaga. (Wiyati, 2013:105)

Rampdoor atau dalam bahasa Indonesia yaitu pintu rampa. Menurut Sartijo Jokosisworo (2011:120), *rampdoor* atau pintu rampa adalah sebuah pintu yang digunakan untuk memasukkan kendaraan ke dalam kapal ro-ro

ataupun jenis kapal lain yang mengangkut kendaraan. Mekanisme sistem penggerak dari ramp door ada 2 jenis penggerak yaitu:

1. Mekanisme penggerak motor hidrolik

Motor hidrolik yaitu sebuah aktuator mekanik yang mengubah aliran dan tekanan hidrolik menjadi torsi atau tenaga putaran. Alat ini menjadi satu bagian dari sebuah sistem hidrolik selain silinder hidrolik. Motor hidrolik memiliki fungsi yang berbeda dengan pompa hidrolik. Pompa hidrolik berfungsi untuk menghasilkan tekanan dan suatu aliran tertentu pada sistem hidrolik, sedangkan motor hidrolik berfungsi untuk mengkonversi kembali tekanan hidrolik menjadi tenaga putar. Motor hidrolik dapat bekerja pada dua arah putaran motor sesuai kebutuhan dalam penggunaannya.

2. Mekanisme penggerak motor Listrik

Motor listrik merupakan sebuah alat yang digunakan untuk mengkonversi energi listrik menjadi energi mekanik. Sedangkan untuk sebaliknya, alat yang digunakan untuk mengubah energi mekanik menjadi energi listrik yaitu generator atau dynamo. Untuk membuka atau menutup pintu rampa maka menggunakan motor listrik yang pada mekanisne kerjanya mengubah energi listrik menjadi energi mekanik. Perubahan ini dilakukan dengan cara mengubah tenaga listrik menjadi magnet atau yang disebut sebagai elektro magnet. Sebagaimana yang telah kita ketahui bahwa kutub-kutub dari magnet yang sama akan tolak menolak dan kutub yang tidak sama akan tarik menarik. Dengan terjadinya proses tersebut maka kita dapat memperoleh gerakan jika kita menempatkan sebuah magnet pada sebuah poros yang dapat berputar dan magnet yang lain pada suatu kedudukan yang tetap.

Peralatan bantu lainnya yang digunakan untuk mempermudah operasional *rampdoor* yaitu winch, fungsi utama winch adalah untuk menggulung serta menurunkan wire rope pada saat membuka pintu *rampdoor*. Energi sistem hidrolik kombinasi dengan energi listrik serta energi uap merupakan jenis-jenis energi yang digunakan sebagai tenaga penggerak winch. Hal yang harus diperhatikan agar winch dapat berfungsi secara optimal adalah harus memperhatikan hubungan antara energi yang dibutuhkan untuk menambah atau mengurangi beban dari berat *rampdoor* itu sendiri dengan efisiensi waktu pada tahap perencanaan. Jika tindakan perencanaan yang disebutkan di atas tidak dilakukan, pintu *rampdoor* tidak dapat segera dinaikkan atau diturunkan karena tenaga penggerak winch tidak cukup untuk menopang penggerak.

A. Faktor Manusia

Menurut Pudjawidjana (2010:3), pengetahuan adalah suatu reaksi yang ada pada manusia dengan segala rangsangan yang terjadi pada alat indranya untuk melakukan pengindraan jauh pada objek tertentu dan secara garis besar dapat diartikan bahwa pengetahuan merupakan sesuatu yang didapatkan dari hasil daya tahu yang nantinya dapat berbentuk sebuah informasi. Sedangkan keterampilan merupakan suatu bentuk kemampuan yang mempergunakan pikiran dan perbuatan dalam menyelesaikan atau mengerjakan sesuatu dengan efektif dan efisien. Dari pengertian di atas maka jelas bahwa keterampilan dan pengetahuan awak kapal sangat berpengaruh terhadap kinerja mereka dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab mereka. Semakin kurang pengetahuan dan keterampilan seorang awak kapal maka semakin kurang pula

pencapaian kerja yang dihasilkan oleh awak kapal yang bersangkutan.

Para Nakhoda mempunyai tanggung jawab khusus untuk memastikan bahwa semua Anak Buah Kapal memegang sertifikat yang sesuai dengan fungsi yang mereka selenggarakan dan mereka mempunyai kemampuan dan keterampilan serta mengenal akan tugas dan tanggung jawab dan mengenal semua prosedur yang diterapkan sesuai dengan semua perlengkapan, alat-alat dan instrument yang harus mereka gunakan diatur dalam STCW 1978 amandemen 2010 resolution 6 (enam) mengenai Pelatihan standard sertifikat dan tingkat-tingkat batas kapal. Ketentuan yang diinginkan STCW dan kode, diberikan pelatihan sertifikat standard dan tugas jaga untuk pelaut adalah:

1. Ditegaskan bahwa konvensi STCW dan sebuah instrument kode dikaitkan dengan pelatihan standar serta sertifikat dan tidak ditentukan tingkat anak buah kapal.
2. Ditegaskan juga bahwa apapun keputusan yang berhubungan ketinggian anak buah kapal harus bertanggung jawab dalam administrasi dan pemilik kapal dikaitkan pengambilan dalam perhitungan sebuah prinsip keselamatan, artinya diakui oleh *International Maritime Organization* (IMO).
3. Instruksi-instruksi harus diberikan sebelum bertugas, instruksi tersebut berkaitan dengan tugas dan tanggung jawab diatas kapal, misalkan bila seseorang akan bekerja dikapal tanker maka yang bersangkutan harus memiliki sertifikat ketrampilan untuk pengenalan dasar-dasar bekerja diatas kapal.

Menurut Hasibuan (2006:16), bahwa familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK yang akan bekerja diatas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan. Familiarisasi yang disyaratkan oleh *STCW (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping)* 1978 Amandemen 2010.

- a. Personil yang baru join di kapal harus mendapatkan familiarisasi. 2 (dua) jenis familiarisasi yang disyaratkan oleh STCW 1978 Amandemen 2010.
 - 1) Familiarisasi sebelum berlayar yang dilaksanakan oleh *Safety Manager* memberikan petunjuk-petunjuk kepada personil baru yang mau dimutasikan hal yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan dan didokumentasikan.
 - 2) Familiarisasi pada waktu sudah berada di kapal, dilaksanakan oleh *Safety officer* dan umumnya dijabat oleh *Chief Officer*.
- b. Cara menjalankan familiarisasi di atas kapal. *Safety Officer* memberikan petunjuk-petunjuk kepada personil yang baru dalam hal:
 - 1) Catatan sijiil di kapal, untuk tugasnya di skoci/ sijiil skoci, sijiil kebakaran, sijiil *oil pollution*, sijiil *abandon ships* dan lain-lain.
 - 2) *Safety officer* mendampingi personil baru dan menunjukkan tempat-tempat seperti: *muster station*, lokasi skoci, *life craft*, peralatan keselamatan seperti BA, *line throwing apparatus* dan lain-lain.
 - 3) *Safety officer* menunjukkan tempat peralatan *SOPEP*, permesinan darurat dan lain-lain.

- 4) *Safety officer* menginstruksikan untuk membaca buku panduan SMS yang ada di kapal, kalau sudah dipahami ditandatangani pada kolom yang tersedia pada buku panduan tersebut.

B. Faktor Organisasi di atas Kapal

1. Penanggung Jawab dan Pekerjaan

LCT Assomption Star memiliki struktur organisasi yang terdiri dari:

a. Master atau Nakhoda

Master atau Nakhoda berarti seseorang yang memerintah di atas kapal. Seorang Nakhoda memiliki kekuasaan yang utuh sebagai seorang yang bertanggung jawab penuh terhadap sebuah kapal. Nakhoda membawahi tiga departemen dimana masing-masing kepala departemen tersebut bertanggung jawab dan melaporkan segala bentuk kegiatan dan operasional yang dilakukan.

b. Deck Departement atau Departemen Dek

Deck departemen yang dibawah langsung oleh Mualim 1 atau Chief Officer sesuai dengan *Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarer* (STCW) 1978 *as amended* 2010 Chief Officer adalah Perwira tepat dibawah setelah Nakhoda dan bertanggung jawab sebagai pemegang komando pada saat nakhoda tidak sanggup atau berhalangan. Dan yang bertanggung jawab terhadap awak kapal dibagian dek.

c. Engine Departement atau Departemen Mesin

Engine departement dibawah oleh Chief Engineer. Dalam *Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarer* (STCW) 1978

as amended 2010, Chief Engineer berarti seorang senior Perwira mesin yang bertanggung jawab atas pengoperasian dan perawatan mesin penggerak dan instalasi listrik kapal. Dan yang bertanggung jawab terhadap awak kapal dibagian mesin.

d. Catering Departement atau Departemen Dapur/Makanan

Seorang kepala Galley Departemen disebut Chif Cook atau Koki. Koki berkewajiban untuk menyiapkan makanan bagi seluruh awak di atas kapal sesuai dengan kebutuhan dan peraturan yang diberlakukan pada kapal tersebut. Koki juga bertugas mengatur dan mengendalikan bahan-bahan makanan dan minuman serta menyajikan permintaan makanan jika sesuai kebutuhan yang diawasi langsung oleh Third Officer dan Nakhoda kapal.

2. Tugas Rutin

Sebagai awak kapal yang bekerja di kapal-kapal niaga tentunya telah mengetahui pekerjaan dan kegiatan-kegiatan yang dilakukan di atas kapal. Pada umumnya tugas atau kegiatan tersebut terbagi atas tiga bagian antara lain tugas jaga laut yang terdiri atas jaga laut dan jaga berlabuh, tugas jaga bongkar muat dan tugas sebagai pekerja harian.

C. Faktor Kapal

Kapal berfungsi sebagai alat transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal I (38) menyebutkan, “Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga

angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”.

Penggunaan *rampdoor* di kapal LCT sangat penting untuk kegiatan bongkar muat seperti mobil, alat berat dan lainnya. Untuk itu pentingnya pemahaman dan pengetahuan tentang prosedur dan bagian-bagian dari rampdoor. Rampdoor terdiri dari beberapa komponen agar dapat berfungsi sebagaimana mestinya:

1. Pintu Rampa

Pintu rampa merupakan komponen utama dari ramp door itu sendiri yang berfungsi juga sebagai jembatan penghubung antara kapal dan dermaga. Berdasarkan posisinya, pintu rampa dibagi menjadi beberapa jenis yaitu *Quarter rampdoor*, *Side rampdoor*, *Slewing rampdoor*, *Stern rampdoor*, *Bow rampdoor*.

2. Wire rope

Wire rope merupakan baja yang dibuat dari pilinan beberapa wire untuk dibentuk menjadi strand dan beberapa strand tersebut dipilin mengelilingi core sehingga terbentuklah wire rope.

3. Motor Penggerak

Motor penggerak adalah bagian ramp door yang digunakan untuk menggerakkan pintu rampa sehingga dapat menutup atau membuka. Motor penggerak ini dihubungkan dengan wire roop, ketika wire roop digulung maka pintu rampa akan terangkat. Ada dua jenis motor penggerak yang umum digunakan yaitu motor listrik AC dan motor sistem hidrolik yang

penggunaannya berdasarkan beban muatan yang diterima oleh ramp door. Pemasangan dan perbaikan sistem hidrolik lebih rumit dibandingkan motor listrik AC. Hal ini dikarenakan pada sistem hidrolik terdapat fluida sebagai mekanisme untuk menggerakannya. Tak ayal, sistem hidrolik pada motor penggerak memerlukan perawatan yang ekstra untuk mencegah terjadinya kerusakan.

4. Rantai

Rantai merupakan komponen penting dari ramp door yang digunakan saat pintu rampa sedang diturunkan. Rantai ini berfungsi untuk mencegah atau menahan ramp door ketika penumpang atau muatan keluar masuk kapal. Rantai ramp door harus memiliki kualitas yang baik dengan kekuatan minimum 27 ton.

5. Winch

Winch sebenarnya merupakan alat yang digunakan untuk menarik rantai jangkar pada saat kapal berlabuh. Namun seiring perkembangannya digunakan pada tambat kapal ataupun tali baja untuk pintu rampa. Winch ditempatkan di bagian depan atau belakang kapal, adapula yang ditempatkan di kedua sisi samping kamar kemudi. Pada umumnya winch digunakan pada kapal-kapal ikan dan kapal ferry pada skala industri. Winch ini berfungsi untuk menahan tali pada saat operasi towing. Winch ini bekerja dengan menarik pintu rampa menggunakan tenaga penggerak berupa tenaga hidrolik ataupun motor listrik.

D. Faktor Kondisi dan Suasana Kerja

Dikarenakan profesi pelaut harus bisa ditempatkan dimanapun dan dituntut untuk bisa bekerja sama dengan orang-orang dari negara lain ataupun dengan orang-orang sebangsa. Adat dan kebiasaan didaerah masing-masing tentu juga sangat mempengaruhi cara kerja setiap ABK diatas kapal.

Untuk membangun suatu hubungan kerja yang baik perlu dilakukan familirisasi oleh pihak kapal dan juga perusahaan terhadap ABK yang baru akan bergabung. Akan tetapi karena hal ini sering disepelekan dan dianggap hal yang biasa maka seringkali hal ini tidak terlaksana sehingga ABK dituntut untuk familiar dengan keadaan dan pekerjaannya secara individu.

Berdasarkan aturan MLC 2006 Pasal II tentang Keadaan Pekerjaan bahwa waktu istirahat harus diterapkan sesuai dengan peraturan negara yang berlaku. Maksimal jam kerja adalah 14 jam dalam sehari atau 72 jam dalam seminggu atau jam istirahat minimal adalah 10 jam dalam sehari atau 77 jam dalam seminggu. Selanjutnya, waktu istirahat tidak boleh dibagi menjadi lebih dari 2 periode dimana setidaknya 6 jam waktu istirahat harus diberikan secara berurutan dalam satu dari dua periode.

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Lokasi Kejadian

Penelitian ini dilakukan di atas kapal LCT Assomption Star milik Perusahaan ELEGANCIA MARINE QATARS. Waktu penelitian diambil pada 02 Mei 2024 sampai dengan 05 Mei 2024. Adapun data kapal secara terinci dilampirkan dalam lampiran Ship Particular. Selanjutnya penulis lampirkan daftar crew kapal, dimana pada saat pengambilan data penulisan ini penulis sebagai Nakhodas.

B. Situasi dan Kondisi

1. Pengertian pasang surut air laut

Menurut Rika Harini (2018:132), pasang surut merupakan hasil dari gaya tarik gravitasi dan efek sentrifugal. Meskipun ukuran bulan lebih kecil dari matahari, gaya tarik gravitasi bulan dua kali lebih besar dibandingkan dengan gaya tarik matahari dalam membangkitkan pasang surut air laut. Gaya tarik gravitasi menarik air laut ke arah bulan dan matahari dan menghasilkan dua tonjolan (bulge) pasang surut gravitasional di laut.

Menurut Pusat Hidro-Oseanografi TNI Angkatan Laut untuk mengetahui waktu ketinggian air laut di kepulauan Indonesia menggunakan buku daftar pasang surut yang dikeluarkan oleh Pushidrosal. Pusat Hidro-Oseanografi TNI Angkatan Laut memiliki salah satu fungsi pelayanan umum, yaitu sebagai penyedia resmi (official) peta laut Indonesia dan publikasi nautika untuk mendukung keselamatan dan

keamanan pelayaran sesuai konvensi *SOLAS* tahun 1974 di wilayah perairan dan yuridiksi Indonesia.

2. Pengertian Pelabuhan

Peraturan yang mengatur tentang pelabuhan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 tahun 2020, dijelaskan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

3. *Jenis-jenis rampdoor*

Dalam penggunaan *rampdoor* di Indonesia diatur dalam Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat, Nomor: SK.4608/AP.005/DRJD/2012, tentang Persyaratan Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan Pasal 5 Ayat 1.

Menurut Sartijo Jokosisworo (2011:120) kriteria atau syarat pembuatan *rampdoor* diantaranya yaitu:

- 1) Kedap terhadap air laut dalam hal melalui pelayaran laut terbuka.
- 2) Kuat menahan beban kendaraan yang melewati pintu saat menaikkan dan menurunkan kendaraan.
- 3) Aerodinamis dalam hal melakukan perjalanan panjang.

Menurut Sartijo Jokosisworo (2011:146), ada beberapa jenis pintu *rampdoor* yang digunakan di atas kapal yaitu :

a. *Stern Ramp*

Stern ramp adalah jalan/pintu rampa yang berada di bagian buritan kapal. Jenis pintu rampa ini dirancang agar sesuai dengan dimensi kapal dan kisaran ketinggian dermaga yang akan dilayaninya, sehingga menghasilkan operasional yang optimal.

b. *Bow ramp*

Bow ramp adalah jenis pintu rampa yang terletak di bagian depan kapal serta memiliki daya beban lebih besar dari side ramp.

c. Side ramp

Side ramp adalah pintu rampa yang berada di sisi lambung kapal baik kanan atau kiri dan memiliki daya beban lebih kecil dari bow ataupun stern ramp. Side ramp dirancang agar sesuai dengan berbagai tipe kapal dan dapat disuplai sebagai hoistable antara dua atau tiga tingkat deck untuk membentuk pintu kedap air ketika diangkat dalam posisi tertutup.

C. Temuan

1. Ketinggian dermaga lebih tinggi dari pada *rampdoor* kapal akibat surutnya air laut.

Permasalahan

Pengaruh pasang surut air laut dapat menyebabkan kegagalan fungsi pada *rampdoor* kapal LCT. Surutnya air laut menyebabkan perbedaan ketinggian antara dermaga dengan engsel *rampdoor*. Posisi

dermaga menjadi lebih tinggi dibandingkan letak dari engsel *rampdoor*, sehingga ketika mengoperasikan pintu *rampdoor* bagian dari engsel akan mengenai dermaga terlebih dahulu dan menyebabkan *rampdoor* tidak berfungsi secara optimal. Engsel pada *rampdoor* berfungsi sebagai pengait agar proses membuka atau menutup *rampdoor* menjadi lebih mudah, jika fungsi tersebut bermasalah maka proses dalam membuka atau menutup *rampdoor* menjadi terganggu. Kejadian tersebut mengakibatkan muatan kendaraan tidak dapat dimuat masuk ke dalam kapal atau dibongkar di pelabuhan sandar, dan menyebabkan adanya keterlambatan jadwal kapal dari jadwal yang sudah ditetapkan oleh perusahaan serta menyebabkan permasalahan yang berkelanjutan. Pasang surut air laut merupakan fenomena naik turunnya muka air laut secara periodik akibat adanya gaya pembangkit pasang surut yang utamanya berasal dari gaya tarik bulan dan matahari (Hutabarat, 2006).

Fenomena pasang surut air laut diketahui dapat membangkitkan arus laut yang disebut dengan arus pasang surut (Kramadibrata, 1985). Arus pasang surut disebabkan oleh fenomena pasang surut yang dapat berubah sesuai dengan tipe pasang surut tersebut, sehingga arus pasang surut dapat memiliki tipe diurnal dimana dalam satu hari terdapat satu kali perubahan arus dan dapat memiliki tipe semi diurnal dimana dalam satu hari terdapat dua kali perubahan arus. Pada saat pasang, arus pasang surut mengirim air dari laut menuju perairan pantai, sedangkan pada saat surut mengirim air dari perairan pantai menuju ke laut lepas. Sirkulasi air akibat arus pasang surut dapat membawa material sedimen yang

terkandung di perairan tersebut, sehingga pola arus pasang surut di suatu perairan akan mempengaruhi pola transport sedimen di perairan tersebut. Proses sedimentasi atau pengendapan di suatu perairan dapat menimbulkan permasalahan, jika proses sedimentasi terjadi di perairan pelabuhan. Hal ini dikarenakan penumpukan endapan dapat mengurangi kedalaman perairan yang dapat menyebabkan kapal karam jika kedalaman perairan tersebut tidak lagi sesuai dengan draft kapal.

Pemecahan Masalah

Nakhoda perlu mengetahui keadaan pasang surut di dalam Pelabuhan tersebut dan pihak pelabuhan harus menyediakan Mobile Crane agar kapal tetap melaksanakan kegiatan bongkar muatan sekalipun air laut surut.

D. Urutan Kejadian

Pada tanggal 01 Mei 2024 pukul kapal LCT Assomption Star mengalami kegagalan fungsi Rampdoor pada saat kapal sedang melakukan kegiatan bongkar di Pukul 1400 LT saya sebagai Nakhoda menerima informasi dari perwira jaga yakni Mualim 1 bahwa kegiatan bongkar muatan di stop karena *rampdoor* tidak berfungsi dengan baik akibat surutnya air laut dimana dermaga lebih tinggi dari rampdoor kapal sehingga kendaraan dan alat berat tidak dapat keluar melalui *rampdoor* Kemudian saya menginformasikan ke DPA bahwa kegiatan bongkar muatan di stop karena *rampdoor* tidak dapat digunakan akibat surutnya air laut di Pelabuhan tersebut dan air akan pasang Kembali pada pukul 2300 LT. setelah itu DPA

menginstrusikan untuk menggunakan *Mobile Crane* untuk membongkar muatan agar kapal tidak *delay*.

Air laut akan pasang Kembali membutuhkan waktu 10 jam untuk dapat menggunakan *rampdoor* Kembali. Akan tetapi air pasang tidak berlangsung lama karena 3 jam setelahnya air laut akan surut kembali sehingga kegiatan bongkar muatan tidak akan maksimal sehingga *DPA* dan pencharter mengusahakan untuk menyewa *mobile crane* untuk dipakai membongkar muatan.

Setelah 1 jam kemudian *Mobile Crane* tiba di kapal dan segera melanjutkan kegiatan bongkar muatan sampai selesai. Kapal selesai bongkar pada pukul 2400 LT.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan dari fakta dan penelitian maka penulis dapat menarik kesimpulan faktor penyebab kegagalan fungsi *rampdoor* di LCT Assomption Star karena factor alami yakni pasang surut air laut dimana ketinggian dermaga lebih tinggi dari pada *rampdoor* kapal sehingga menyebabkan *rampdoor* tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya.

B. Saran

Dalam kesempatan ini, Penulis memberikan saran yang sekiranya dapat bermanfaat yakni sebelum melaksanakan kegiatan bongkar muat sebaiknya melaksanakan briefing atau safety meeting dari pihak kapal dengan pihak darat untuk bertukar informasi mengenai pasang surut di Pelabuhan tersebut untuk mencegah terjadinya kegagalan fungsi *rampdoor* dan memaksimalkan pengawasan terhadap proses muat atau bongkar muatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Antoro, D. (2018). "Kegagalan Pembukaan Pengunci Stern Ramp Pada MV. Dream Diamond". *Dinamika Bahari* Vol. 9 No. 1, 2172-2188.
- Dishidros, 2010, *Simbol dan Singkatan Peta Laut - INT 1*, Dinas Hidro-Oceanografi TNI-AL, Jakarta.
- Harini, R. (2018). *Kompetensi Dasar Olimpiade Sains Nasional Geografi*. Yogyakarta: UGM PRESS.
- Hasibuan, Malayu S.P. 2006. *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Edisi Revisi Cetakan Ke-8. PT. Raja Grafindo Persada : Jakarta.
- Hutabarat, Jemsly dan Huseini, Martini. 2006. *Proses, Formasi & Implementasi Manajemen Strategik Kontemporer*. Jakarta : PT Elex Media Komputindo
- Jokosisworo, S. (2011). *"Analisa Fatigue Kekuatan Stern Ramp Door Akibat Beban Dinamis Pada KM. Kirana I Dengan Metode Elemen Hingga Diskrit Elemen Segitiga Plane Stress"*. Semarang: Universitas DiponegoroIr. Sukandarrumidi, Msc,Phd, **Batubara dan Pemanfaatannya**, tahun 2005
- Kramadibrata, Soedjono. 1985. *Perencanaan Pelabuhan*. Ganeca Exact. Bandung.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. PM 115. (2016). *"Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal"*. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia
- Keputusan Menteri Perhubungan No. PM 57. (2020). *"Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut"*. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Pudjawidjana (2010). *Pengertian Pengetahuan (online)*. <https://lmsspada.kemdikbud.go.id/mod/resource/view.php?id=73815>. Diakses pada tanggal 19 agustus 2024.
- Jokosisworo, Sarjito & Sebastian, Jajang. "Analisa Fatigue Kekuatan Stern Ramp Door Akibat Beban Dinamis Pada KM. Kirana I Dengan Metode Elemen Hingga Diskrit Elemen Segitiga Plane Stress". *Kapal: Jurnal Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Kelautan*, Vol. 8 No.3, 2011
- Nasution H.M.N, 1996, *Manajemen Transportasi*, Penerbit Ghalia Indonesia
- Widayat, R. (2012). *"Analisa Kelayakan Perubahan Ramp Door Pada Kapal Angkutan ADRI-XLV TNI AD"*. Skripsi Fakultas Teknologi Kelautan, Departemenet Teknik Sistem Perkapalan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Wiyati, W. (2013). *"Analisa Kekuatan Konstruksi Stern Ramp Door Pada KM. Mustika Kencana Akibat Beban Statis Berbasis Metode Elemen Hingga"*. Skripsi Fakultas Teknologi Kelautan, Departement Teknik Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

[Online]<http://pdf.nauticexpo.com/pdf/tts-marine/foldable-stern-ramp-door/31735-12236.html>. Diakses pada 11 April 2022 Pukul 14:38

RIWAYAT HIDUP PENULIS



JAMAL ARIS, lahir pada tanggal 16 November 1980 di Kota Serawak, Malaysia. Dari pasangan suami istri, Ayah Aris dan Ibu bernama Sunaria. Penulis merupakan anak kedua dari Lima bersaudara. Penulis beralamatkan di Belopa Kabupaten Luwu, Provinsi Sulawesi Selatan.

Riwayat pendidikan yang telah ditempuh oleh penulis, yaitu :

1. Sekolah Dasar Negeri 357 Cakkeawo lulus tahun 1992,
2. Sekolah Menengah Pertama Negeri 1 Suli lulus tahun 1995,
3. Sekolah Menengah Atas 1 Belopa lulus tahun 1998,
4. D1 Jurusan perhotelan di universitas 45 Makasar lulus tahun 1999,
5. Program Diklat Pelaut Dasar (ANT-D), Jurusan Nautika di BP2IP Barombong lulus tahun 2004,
6. Program Diklat Pelaut Penjenjangan (ANT-V), Jurusan Nautika di BP2IP Barombong lulus tahun 2008,
7. Program Diklat Pelaut Penjenjangan (ANT-IV), Jurusan Nautika di BP2IP Barombong lulus tahun 2012,
8. Program Diklat Pelaut Penjenjangan (ANT-III), Jurusan Nautika angkatan XXXXVI di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar lulus tahun 2016,
9. Program Diklat Pelaut Penjenjangan (ANT-II), Jurusan Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar lulus tahun 2021,

Penulisan Karya Ilmiah Terapan ini ditulis sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pelaut Diklat Pelaut (DP-I) Jurusan Nautika angkatan XL di PIP Makassar. Demikianlah riwayat hidup penulis, Terima Kasih.

LAMPIRAN

Wire rope



RIGHT LAY - REGULAR LAY



LEFT LAY - LANG LAY



LEFT LAY - REGULAR LAY



RIGHT LAY - ALTERNATE LAY



RIGHT LAY - LANG LAY



LEFT LAY - ALTERNATE LAY

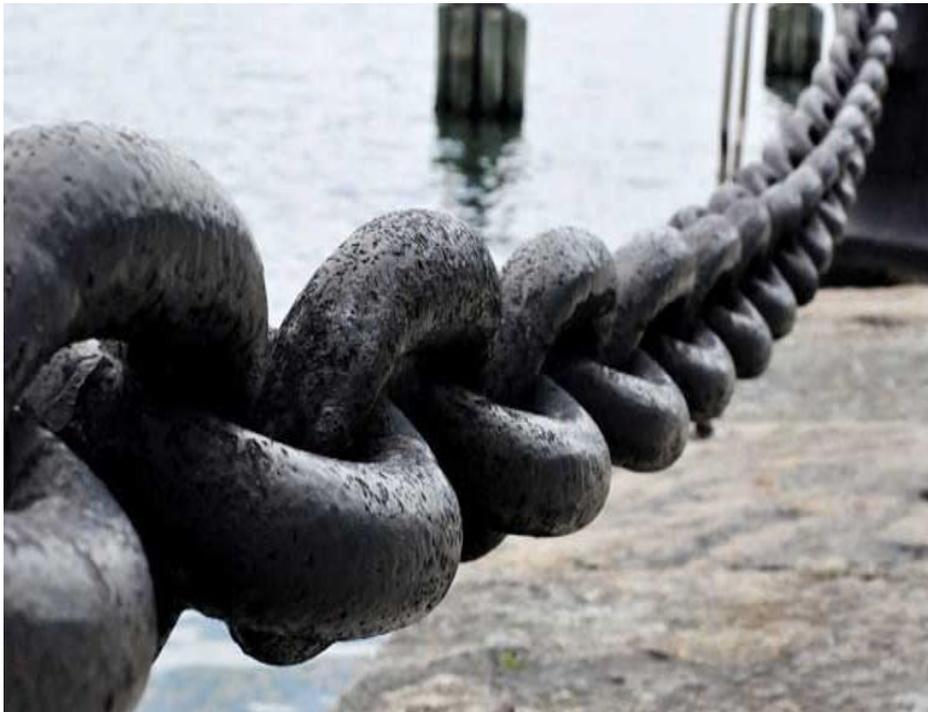
Motor Penggerak



Whinch



Rantai



LCT Assomption Star



LCT Assomption Star





alamy

Image ID: EBFAT1A
www.alamy.com

Victoria Port



LC Assomption Star



Vessel Name	Assomption Star	Previous Name	STL L5
Nationality	Mauritian	Builder	Nantong Tongseng P.R. China
Port of Registry	Port Louis	Vessel Type	Deck Cargo Barge
Call Sign	3BAC	MMSI No	
Official Number	MR 348	INM C	
IMO No.	9808948	Email	zambezi.captain@grindrod.com
Classification	RINA	P&I	Aurora
Built	2019		
Owner	Grindrod Marine Transport	Manager	Grindrod Logistics Africa
Address	22 St Georges Street		5 th Fl Grindrod Mews
	Port Louis		108 Margaret Mncadi Avenue
	Mauritius		Durban
LOA	74,35m	Main Engines	Cummins 2 x 746KW
Beam	16,80m	Sea speed	7 knots @ 1800rpm
Draft	2,8m	Propeller	2 x fixed pitch
Deadweight	2023mt	Rudder	2 sets
Gross Tonnage	1878	Anchor	4 anchors
Nett Tonnage	563	consumption	3mt at sea
Deck Strength	10mt/m2	Generators	100kw x 2
Ramp	12 x 7m		
Deck Area	702m2	Height of Bulwark	1,72m
Fresh water	150	Bunkers	285m3

CREW LIST

Vessel Name : ASSOMPTION STAR Ship Type : LANDING CRAFT IMO Number : 9808936
 Call Sign : V4PK5 Flag : ST KITTS & NEVIS Date of arrival/ departure :

Sr.	Family Name	First Name	Middle Name	Rank	Nationality	Date of birth	S/book No.	Issue Date	Expiry Date	PP No.	Issue Date	Expiry Date	Joining Port	Joining Date
1		JAMAL ARIS	ARIS	MASTER	INDONEISA	16/11/1980	G 079555	04-Jun-24	04/Jun/2026	E 3790602	13-Jun-23	13/Jun/2033	SINGAPORE	09/12/2023
2		ABDUL RAHMAN	RAHMAN	CHIEF OFFICER	INDONESIA	05/05/1993	I 023533	08-Mar-23	08/Mar/2026	C 7030465	01-Jul-20	01/Jul/2025	SINGAPORE	16/12/2023
3		MUHAMMAD IMAM KHAROMAIN	IMAM	2ND OFFICER	INDONESIA	22/06/1995	I 105187	21-Nov-23	21/Nov/2026	C 7223485	27-Jan-22	27/Jan/2027	SINGAPORE	16/12/2023
4		SAPTO NUGROHO	NUGROHO	CHIEF ENGINEAR	INDONESIA	30/06/1980	G 042179	28-Jan-2021	28/Jan/2026	C 7841336	15-Sep-21	15/Sep/2026	SINGAPORE	09/12/2023
5		MUH ARPAH	ARPAH	2ND ENGINEAR	INDONESIA	02/11/1988	I 064252	10-Jul-23	10/Jul/2026	C 8609621	24-Mar-22	24/Mar/2027	SINGAPORE	03/01/2024
6		YAN ARIANA MUDZAKIR	ARIANA	COOK	INDONESIA	15/09/1980	E 054151	02-Mar-22	26/Feb/2025	E 0304943	18/Aug/2022	18/Aug/2027	SINGAPORE	16/12/2023
7		ERIKSON SIMBOLON	SOMBOLON	AB	INDONESIA	11/02/1977	H 066173	26-Aug-22	26/Aug/2025	C 4676964	09/Aug/2019	09/Aug/2024	SINGAPORE	16/12/2023
8		MUHAJIR MUANNAS	MUANNAS	AB	INDONESIA	22/05/1978	I 000571	21-Nov-22	21/Nov/2025	E 0791623	29/Nov/2022	29/Nov/2032	SINGAPORE	16/12/2023
9		MAHMOUD FERAS ISSA ALI	FERAS	AB	JORDANIA	01/06/2001	3779	10-Aug-23	09/Aug/2033	R 917862	24/Oct/2023	23/Oct/2028	SINGAPORE	21/12/2023
10		TONI MUSTARING	MUSTARING	OILER	INDONEISA	25/09/1987	F 162466	16-Mar-21	14/Aug/2025	F 2599566	21/Feb/2023	21/Feb/2033	SINGAPORE	16/12/2023
11		ARMANSYA	AHMAD	OILER	INDONEISA	02/12/2003	G 106506	11-Oct-21	11/Oct/2026	C9660400	04/Jul/2022	04/Jul/2027	SINGAPORE	27/02/2024

Master(Name): JAMAL ARIS



ASSOMPTION STAR
 BASSETERRE
 IMO: 9808936
 GRT: 1878 / NRT: 563
 BHP: 2 X 746 = 1492 KW

Date : 09 MAY 2024